

# De snelheidsclausule in de verzekeringsvoorwaarden

*Een inventariserende studie naar mogelijkheden en haalbaarheid*

R-94-29

Ing. J.A.G. Mulder & mr. P. Wesemann

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 170  
2260 AD Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

Een snelheidsclausule in verzekeringsvoorwaarden zou een middel kunnen zijn om het snelheidsgedrag van bestuurders te beïnvloeden. Een beoordeling van de werkzaamheid van een dergelijk instrument vereist inzicht in een aantal zaken.

In deze studie wordt een nadere uitwerking van het beoogde instrument gegeven in termen van reikwijdte, effectiviteit en haalbaarheid. Daarbij wordt aangesloten aan de bestaande wetgeving en bestaande verzekeringsvoorwaarden en worden ook de consequenties voor de aansprakelijkheid van verschillende groepen verzekerden nader gezien. Geconcludeerd wordt dat tal van redenen een praktische toepassing op dit moment in de weg staan. Voorts worden alternatieven gegeven om het snelheidsgedrag te beïnvloeden.

## Summary

### **Incorporating a maximum speed clause into insurance terms and conditions**

*A study surveying the possibilities and the feasibility*

Incorporating a maximum speed clause into insurance terms and conditions would offer a means by which to influence the speeding behaviour of drivers. An assessment of the effectivity of such an instrument requires insight into several matters.

This study offers a further definition of the envisaged instrument in terms of scope, effectivity and feasibility in relation to current legislation and existing insurance terms and conditions, while the consequences for the liability of various groups of insured parties are also more closely studied. It was concluded that there are numerous reasons why the practical application of such an instrument would not be feasible at present. In addition, alternatives for influencing speeding behaviour are offered.

# Inhoud

1. *Inleiding*
2. *Het instrument snelheidsclausule*
3. *Consequenties voor verschillende groepen verkeersdeelnemers*
4. *Publieksopvattingen over verzekeringsvoorwaarden*
5. *Registratie van snelheidsongevallen*
6. *Uitvoerbaarheid*
  - 6.1. *Algemeen*
  - 6.2. *De registratie van snelheid als oorzaak van ongevallen*
  - 6.3. *De reconstructie van snelheden*
  - 6.4. *'On time'-registratie van rijnsnelheid*
7. *Alternatieven*
8. *Conclusies*

*Literatuur*

*Bijlage*

# 1. Inleiding

Een snelheidsclausule in verzekeringsvoorwaarden is op te vatten als een instrument dat mede behulpzaam kan zijn om weggebruikers (en dan voornamelijk deelnemers aan het snelverkeer) ertoe te bewegen minder snel te rijden of in ieder geval hun snelheidsgedrag beter aan te passen aan de heersende omstandigheden. Naar analogie van de alcoholclausule - waarvan de tekst erop neer komt dat schadevergoeding is uitgesloten als de bestuurder ten tijde van het ongeval onder invloed van alcohol was - wordt hierbij gedacht aan een bepaling die de vergoeding van schade uitsluit indien de verzekerde kort voor het ongeval te snel heeft gereden. Het financiële nadeel ten gevolge van het ongeval wordt daarmee bij de hardrijder gelegd. De veronderstelling is dat dit een gedragsbeïnvloedende werking heeft.

Om te kunnen beoordelen of een dergelijk instrument tot het beoogde doel (meer aangepast snelheidsgedrag) zal leiden, is inzicht nodig in een aantal zaken.

Allereerst bestaat er behoefte aan een nadere uitwerking van het beoogde instrument, aansluitend bij de bestaande wetgeving en verzekeringsvoorwaarden. Daarbij zouden ook de consequenties voor de aansprakelijkheid van diverse groepen verzekerden gezien moeten worden.

Ten tweede is het gewenst om indicaties te hebben over de effectiviteit van zo'n instrument. Primair gaat het om de effecten op het snelheidsgedrag en de onveiligheid. Daarnaast is ook informatie van belang over de wijze waarop verzekeraars in de praktijk deze voorwaarde zullen toepassen en over de reacties van verzekerden op hun gewijzigde aansprakelijkheid.

Aanvankelijk bestond de verwachting dat over sommige van deze onderwerpen uit de literatuur kennis en ervaring zou kunnen worden geput. Er bestaan immers in en buiten Nederland al enige tijd soortgelijke clausules met name in verband met alcoholgebruik. In de literatuur werd echter geen onderzoek hiernaar aangetroffen.

De SWOV dankt mr. J.W.R. Sanders, advocaat te 's Gravenhage, voor het verstrekken van juridische informatie in algemene zin. Verder zijn de belangrijkste bronnen waaraan gegevens zijn ontleend voor deze studie een aantal interviews met deskundigen en een enquête onder verzekeringnemers.

Deze studie is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV van Rijkswaterstaat, de projectbegeleider aldaar is ing. J.M. Boone.

## 2. Het instrument snelheidsclausule

In het algemeen is de grondslag van een verzekering dat zij dekking biedt voor schade als gevolg van een toekomstige onzekere gebeurtenis. Een verkeersongeval is een dergelijke gebeurtenis.

Echter, schade die opzettelijk door de verzekerde wordt veroorzaakt, komt niet ten laste van de verzekeraar.

Dit heeft zijn neerslag gevonden in de voorwaarden van motorrijtuigverzekeringen; daarin is steeds de bepaling opgenomen dat uitgesloten wordt schade of verlies die voor verzekerde het beoogde of zekere gevolg is van zijn handelen of nalaten (of woorden van gelijke strekking). Daarvan is sprake indien het ongeval willens en wetens door de bestuurder is veroorzaakt of als hij rekening heeft gehouden met de reële mogelijkheid van een ongeval, maar dat risico bewust op de koop toe heeft genomen (bewust roekeloos handelen of nalaten).

Betreft het schade die opzettelijk door een (tegen wettelijke aansprakelijkheid) verzekerde motorrijtuigbestuurder aan *derden* is toegebracht, dan heeft de gelaedeerde op grond van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (W.A.M.) een direct recht op schadevergoeding jegens de verzekeraar. Vervolgens heeft de verzekeraar het recht om deze schade te verhalen op de schadeveroorzaker, d.w.z. zijn eigen verzekerde. Is de schadeveroorzakende bestuurder niet verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid, dan heeft de gelaedeerde een recht op schadevergoeding jegens het Waarborgfonds en heeft het Fonds vervolgens een verhaalsrecht op de bestuurder.

Betreft het opzettelijk veroorzaakte schade aan de *verzekerde bestuurder zelf*, en heeft betrokkene een zgn all risks verzekering, dan is de verzekeraar niet gehouden om deze schade te vergoeden aan de betrokken bestuurder.

Evenals de alcoholclausule is ook de snelheidsclausule te beschouwen als een nadere uitwerking van de algemene uitsluitingsbepaling voor opzettelijk veroorzaakte schade. De algemene bepaling blijft daarbij van kracht. De snelheidsclausule kan op diverse manieren geformuleerd worden; bij een bepaalde formulering kunnen de gevallen waarin een verzekeraar zich beroept op de clausule een zekere verruiming ondergaan.

In hoofdzaak zijn twee varianten mogelijk. In de eerste luidt de clausule dat schadevergoeding wordt uitgesloten indien verzekerde ten tijde en ter plaatse van het ongeval sneller dan een bepaalde limietwaarde heeft gereden (bijv. de ter plaatse geldende maximum snelheid, eventueel verhoogd met een bepaald percentage); een causaal verband met het ongeval wordt niet vereist. Echter, indien vast komt te staan dat er geen causaal verband was met het ongeval, wordt de schadevergoeding niet meer uitgesloten. Daarnaast blijft het mogelijk dat schadevergoeding ook wordt uitgesloten indien minder snel dan de limietwaarde werd gereden, maar onder de specifieke omstandigheden toch bewuste roekeloosheid aanwezig is. Bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom met 30 km/uur inrijden op een optocht of op de snelweg met 90 km/uur rakelings mensen passeren die zich vanwege een ongeval op de weg bevinden.

In de tweede variant luidt de clause dat schadevergoeding wordt uitgesloten indien het ongeval is veroorzaakt door te snel rijden of onaangepast snelheidsgedrag. Deze formulering voegt niets toe aan de bestaande algemene uitsluitingsbepaling.

In de praktijk kan het verschil tussen beide varianten minder groot blijken dan in de theorie het geval lijkt; immers, een verzekeraar die overweegt de clause toe te passen, zal toch wel altijd nagaan of er sprake is van een causaal verband. Dat neemt echter niet weg dat in die gevallen waarin vaststaat dat de gestelde limiet is overschreden, maar een causaal verband moeilijk aangetoond kan worden, de eerste variant van de clause sneller zal worden toegepast door een verzekeraar dan de tweede.

In het vervolg wordt aangenomen dat gestreefd wordt naar een snelheidsclause van de eerste variant, dus een waarin een nominale limietwaarde geformuleerd wordt.

Uit ervaringen met de alcoholclause blijkt dat het opnemen van een dergelijke clause geenszins voldoende is om te bewerkstelligen dat alle verzekerden zelf de schade zullen dragen die zij door hun verkeersdelict hebben veroorzaakt. Om dit te bereiken moet namelijk aan nog een aantal voorwaarden voldaan zijn. Zo zal de verzekeraar moeten beschikken over objectieve informatie waaruit de snelheidsovertreding en een causaal verband met het ongeval blijkt. En verder moet de draagkracht van de verzekerde voldoende zijn om met name de schade aan derden te kunnen betalen.

Rondvraag bij enkele verzekeraars leerde dat in het geval van de alcoholclause sommige van deze voorwaarden vaak niet vervuld zijn. De indruk bestaat dat de praktische betekenis van de alcoholclause dientengevolge een zeer beperkte is. Het is daarom van belang om alvorens besloten wordt tot invoering van een snelheidsclause, te beoordelen hoe groot het risico is dat deze eenzelfde lot beschoren is.

De belangrijkste voorwaarde die in het gevolg nog ter sprake komt, betreft het kunnen aantonen van de rijsnelheid ten tijde en ter plaatse van het ongeval.



### 3. Consequenties voor verschillende groepen verkeersdeelnemers

In hetgeen voorafging is al aan de orde geweest dat het vaker toepassen van de uitsluitingsbepaling door verzekeraars verschillende consequenties heeft voor *WA en All Risks (AR) verzekerden en voor onverzekerden*. Voor schade die aan derden is toegebracht, zal op beide groepen verzekerden vaker regres worden genomen door de eigen verzekeraar; voor de onverzekerden verandert er niets. Of in alle gevallen waarin het juridisch mogelijk is, verhaal wordt genomen en welke betalingsregeling wordt getroffen, zal in belangrijke mate afhangen van de draagkracht van betrokkene. Bij weinig draagkrachtigen en/of bij grote schades (zoals bij letselschade vaak het geval zal zijn) zal slechts een deel van de schadevergoeding geïncasseerd kunnen worden. Eigen schade van de WA-verzekerde en de onverzekerde blijft nu al voor eigen rekening van betrokkene; bij toepassing van een snelheidsclausule zal dat in een aantal gevallen ook voor AR-verzekerden gaan gelden.

Een ander onderscheid dat in dit verband van belang is, is dat tussen bestuurders die *persoonlijk aansprakelijk* zijn voor verkeersschade en bestuurders wier *werkgevers mede aansprakelijk* zijn. In het algemeen zijn op grond van de wet werkgevers aansprakelijk voor schade die door fouten van een ondergeschikte aan derden is toegebracht; de wet zondert opzettelijk of door bewuste roekeloosheid veroorzaakte schade hiervan uit, maar laat de mogelijkheid open dat werkgevers daarover iets anders overeenkomen met hun werknemers. Dit laatste doet zich bijvoorbeeld voor bij sommige fleetowners met een geleased wagenpark. In de eerste groep ondervinden de bestuurders zelf de financiële nadelen van de toepassing van de uitsluitingsbepaling, in de tweede groep zijn het hun werkgevers. Zolang de laatste dat niet op enigerlei wijze doorbelasten aan hun personeel, is er geen reden te verwachten dat deze groep bestuurders zijn snelheidsgedrag zal veranderen. Wel is denkbaar dat de werkgever de regeling met zijn werknemers over de aansprakelijkheid voor verkeersschade gaat heroverwegen; als dat resulteert in herstel van de persoonlijke aansprakelijkheid dan kan daarvan wel een gedragsbeïnvloedende werking uitgaan.

Binnen de groep zakelijke rijders nemen de *beroepschauffeurs*, met name die in het goederenvervoer, een aparte plaats in. Voor hun aansprakelijkheid voor verkeersschade geldt hetgeen hierboven in algemene zin over werknemers is gesteld. De schade die bij ongevallen met vrachtwagens wordt aangericht is echter, zowel voor de eigenaar, de verlader als voor andere verkeersdeelnemers, aanzienlijk groter dan bij personenauto's. In de gevallen waarin de werkgever ook de aansprakelijkheid draagt voor opzettelijk of bewust roekeloos door zijn werknemers veroorzaakte schades draagt, zal vaker toepassen van de uitsluitingsbepaling derhalve voor deze ondernemingen soms forse gevolgen kunnen hebben. Niet ondenkbaar is dat deze werkgevers dan introductie van persoonlijke aansprakelijkheid van de chauffeurs voor opzettelijk veroorzaakte schades gaan overwegen.

## 4. Publieksopvattingen over verzekeringsvoorwaarden

Om enig inzicht te krijgen in hoeverre verzekerden kennis hebben van de polisvoorwaarden van hun autoverzekering en zich bewust zijn van de aanwezigheid van bepaalde clausules is een enquête uitgevoerd onder verzekeringsnemers. Deze enquête werd in januari 1994 in opdracht van de SWOV door het NIPO uitgevoerd in het kader van de zogenaamde NIPO-weekpeilingen (NIPO, 1994). Daarin vindt wekelijks in ca. 2000 steeds andere aselect getrokken woningen uit het complete woningbestand mondelinge ondervraging plaats. Binnen deze steekproef is het mogelijk gegevens op persoonsniveau te verzamelen. In dit geval is de enquête gericht op autobezitters en meer in het bijzonder op die gezinshoofden die zich het meest met verzekeringen bezighouden.

Van alle ondervraagde gezinshoofden bleek 72% binnen het gezin de beschikking te hebben over een auto. Dit betekent dat aan in totaal 1096 autobezitters vragen konden worden voorgelegd met betrekking tot het al dan niet uitkeren van schade aan anderen bij een ongeval, de polisvoorwaarden en de acceptatie van financiële aansprakelijkheid bij een ongeval als gevolg van te hoge snelheid.

De voornaamste conclusies uit de enquête zijn de volgende:

### *Met betrekking tot het uitkeren van schade in het algemeen*

Bijna 70% van alle ondervraagde autobezitters is van oordeel dat, als zij een aanrijding veroorzaken waardoor een ander schade oploopt, de autoverzekering dan altijd de schade (afgezien van het eigen risico) voor haar rekening neemt. Er is daarbij geen duidelijk verschil naar geslacht. Binnen deze groep ja-zeggere lijken het met name de ouderen dan 35 jaar te zijn die antwoorden dat de verzekeraar altijd de schade draagt. Onder de nee-zeggere, die overigens maar 17% van de ondervraagden uitmaken, zegt de groep tot 34 jaar meer dan alle anderen dat de verzekering niet altijd de schade draagt. Jongeren dan 34 jaar hebben dus eerder reden om aan te nemen dat niet in alle gevallen de verzekering de schade voor haar rekening neemt.

Verder blijkt dat niet-dragen door de verzekeraar vaker wordt genoemd door ondervraagden uit hogere-inkomensklassen. Ondervraagden uit lagere-inkomensklassen zijn meer van mening dat altijd de schade door de verzekeraar wordt gedragen. Er zou hier sprake kunnen zijn van een relatie met het soort verzekering dat men heeft (WA vs All Risks).

### *Met betrekking tot specifieke redenen*

Van alle ondervraagden die antwoordden dat de verzekering niet altijd de schade voor haar rekening neemt, noemde ruim twee-derde van hen als reden alcoholgebruik. Verondersteld mag worden dat deze ondervraagden dus redelijk op de hoogte zouden kunnen zijn van de voorwaarden in hun polis. Betrokken op de totale steekproef is dus maar 11% van de ondervraagden ervan op de hoogte dat alcoholgebruik een uitsluitingsgrond kan vormen. Ook hier is er geen duidelijk onderscheid naar geslacht. Andere mogelijke redenen om de schade niet te dragen, worden nauwe-

lijks genoemd. Zo wordt te snel rijden maar in 2% van de gevallen als reden aangegeven.

*Met betrekking tot de algemene bekendheid met voorwaarden*

Als in het algemeen de vraag wordt gesteld of er in de verzekeringspolis voorwaarden zijn opgenomen die bepalen dat men zelf de financiële gevolgen moet dragen, als gevolg van verkeerd gedrag is het opmerkelijk dat 44% van de ondervraagden daarop het antwoord schuldig blijft.

Slechts een-derde van de geënquêteerden is de mening toegedaan dat er in de polisvoorwaarden zijn opgenomen die uitkering geheel of gedeeltelijk uitsluiten. Daaronder bevinden zich relatief meer mannen, jongeren en beter gesitueerden.

Over het algemeen blijkt er dus geen sprake van grote kennis over de polisvoorwaarden. Als die kennis wel bestaat is men eerder geneigd om te zeggen dat de verzekering de schade soms niet voor haar rekening neemt.

## 5. Registratie van snelheidsongevallen

Gegevens over de snelheid die kort voor of tijdens het ontstaan van een ongeval werd gereden zijn niet zonder meer en zeker niet voor alle ongevallen beschikbaar. Waarschijnlijk zal alleen bij zeer zware ongevallen of in geval van twijfel over de schuldvraag door middel van een reconstructie of een technisch onderzoek geprobeerd worden te achterhalen of onjuist snelheidsgedrag de aanleiding van het ongeval was.

In de verkeersongevallenregistratie wordt, op grond van de door de politie ingevulde registratieformulieren, aan ieder ongeval een hoofdtoedracht toegekend. In 1992 werden op deze wijze 41.051 ongevallen toegekend aan 76 typen hoofdtoedracht.

Van deze 76 hoofdtoedrachten zijn er 61 niet onmiddellijk of niet anders dan op gekunstelde wijze in direct verband te brengen met een onjuiste snelheidskeuze op het moment van het ongeval. Dit heeft dan betrekking op 12.044 ongevallen. Dit betekent dat het aannemelijk is dat bij de overige 29.007 ongevallen, ruim 70% van het totaal, snelheid wel in relatie met het ongeval te brengen is. Van deze 70% wordt het leeuwedeel geleverd door het geen voorrang geven of verlenen: 38,7%. Het niet bewaren van afstand of het niet op tijd remmen is in 8,8% van de gevallen als oorzaak gemeld. In 6,3% van de gevallen wordt de macht over het stuur verloren. In de overige gevallen (16,8%) gaat het om verkeerde manoeuvres waaronder 'te snel rijden', rood licht negatie, verkeerd in- en uitvoegen en inhalen of snijden. Uit de registratie blijkt dat maar in 1,9% van het aantal ongevallen in 1992 'te snel rijden' als hoofdtoedracht wordt toegekend. Aangenomen mag worden dat in die gevallen deze toedracht dan ook door de politie op het registratieformulier was vermeld. Eveneens mag worden aangenomen dat de politie ook gegronde reden had om deze toedracht te vermelden omdat de oorzaak duidelijk was. Deze constatering betekent ten eerste dat de politie waarschijnlijk moeite heeft om ondubbelzinnig vast te stellen dat snelheid de oorzaak van het ongeval was. Ten tweede betekenen zij dat bij bijna 70% van het aantal ongevallen waarbij snelheid als oorzaak zou kunnen worden aangemerkt dit niet als zodanig kan worden onderkend en geregistreerd.

Als gekeken wordt naar de afloop van ongevallen in termen van aandelen doden, ziekenhuisgewonden en overige gewonden blijkt er tussen de aandelen slachtoffers bij toedrachten die aan snelheid kunnen worden toegeschreven en de overige toedrachten weinig verschillen te bestaan. Omdat het absolute aantal ongevallen dat in relatie met snelheid kan worden gebracht echter veel groter is dan dat bij de overige toedrachten is het aantal slachtoffers ook veel groter.

Op grond van het bovenstaande is het aannemelijk dat bij veel meer ongevallen dan die in de politie- en ongevallenregistratie aan te snel rijden worden gekoppeld een directe relatie te leggen is met onjuiste snelheidskeuze. Ook is het aannemelijk dat in die gevallen een gedragsaanpassing tot een vermindering van het aantal slachtoffers had kunnen leiden.

Met andere woorden: als een snelheidsclausule een bijdrage kan leveren aan aanpassing van het gedrag dan is er in beginsel een grote groep ongevallen waarop die gedragsaanpassing invloed kan hebben.

Hoofdtoedracht	Ongevallen		Afloop ongeval					
	Aantal	%	dood	%	zh	%	ov	%
Voorrang	15920	38,7	321	27,3	3755	36,9	11844	39,9
Afstand/remmen	3613	8,8	32	2,7	593	5,8	2988	10,1
Rood licht	1592	3,9	69	5,9	434	4,3	1089	3,7
Macht stuur	2587	6,3	110	9,3	851	8,4	1626	5,5
Snel rijden	799	1,9	94	8,0	274	2,7	431	1,5
Inhalen/snijden	1676	4,1	40	3,4	360	3,5	1276	4,3
Overig snelheid	2820	6,9	108	9,2	758	7,4	1954	6,6
Totaal snelheid	29007	70,7	774	65,8	7025	69,0	21208	71,4
Overige toedracht	12044	29,3	403	34,2	3162	31,0	8479	28,6
Totaal	41051	100	1177	100	10187	100	29687	100

Tabel 1. Ongevallen naar hoofdtoedracht en afloop.

Hoofdtoedracht	Onge- vallen	Afloop ongeval						
		Aantal	dood	%	zh	%	ov	%
Voorrang	15920	321	2,0	3755	23,6	11844	74,4	100
Afstand/remmen	3613	32	0,9	593	16,4	2988	82,7	100
Rood licht	1592	69	4,3	434	27,3	1089	68,4	100
Macht stuur	2587	110	4,3	851	32,9	1626	62,9	100
Snel rijden	799	94	11,8	274	34,3	431	53,9	100
Inhalen/snijden	1676	40	2,4	360	21,5	1276	76,1	100
Overig snelheid	2820	108	3,8	758	26,9	1954	69,3	100
Totaal snelheid	29007	774	2,7	7025	24,2	21208	73,1	100
Overige toedracht	12044	403	3,3	3162	26,3	8479	70,4	100
Totaal	41051	1177	2,9	10187	24,8	29687	72,3	100

Tabel 2. Ongevallen per hoofdtoedracht naar afloop.

## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1. Algemeen

De consequente toepassing van een snelheidsclausule is voornamelijk - zo niet geheel - afhankelijk van de wijze waarop onjuist snelheidsgedrag als oorzaak van een ongeval aannemelijk kan worden gemaakt of bewezen. Naast het achteraf vaststellen van de rijsnelheid kort voor het ongeval vergt dit ook het aantonen van een causaal verband met dat ongeval.

In het zoeken naar verklaringen over het ontstaan, het verloop en de afloop van ongevallen is in de afgelopen decennia zeer veel literatuur verschenen. Dat geldt zeer zeker ook over de reconstructie van ongevallen en over de snelheid als verklarende variabele daarbij. Uit een eerste grove selectie uit de literatuur blijkt niet alleen dat er op dit punt veel literatuur beschikbaar is, maar ook dat de inhoud daarvan steeds zeer diep ingaat op allerlei kenmerken die bij ongevallen worden geconstateerd en gemeten en hun relatie met de snelheid waarbij het ongeval heeft plaatsgevonden. Binnen deze studie is ervan afgezien om wat dat betreft een overzicht van de beschikbare kennis op te stellen. Er zijn twee belangrijke redenen daarvoor. Ten eerste heeft de beschikbare kennis inmiddels geleid tot met de computer uit te voeren reconstructiemethoden (waarover hierna meer). Ten tweede moet op grond van de bestudering van enkele standaardwerken in de literatuur worden geconstateerd dat er niet een eenvoudige methode beschikbaar is om achteraf vast te stellen welke invloed de snelheid heeft gehad bij het ontstaan van een ongeval.

Zoals eerder vermeld blijkt uit VOR-gegevens dat in 1992 in slechts 1,9% van het aantal ongevallen te snel rijden als hoofdtoedracht is toegekend. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat snelheid als relevante factor bij het ontstaan van een ongeval in zo een geringe omvang een rol speelt. Dit duidt op problemen die voortkomen uit de moeilijkheid om na afloop van een ongeval op adequate wijze de relevante snelheid vast te stellen respectievelijk een causaal verband te leggen tussen de gereden snelheid en het ongeval als gevolg daarvan.

### 6.2. De registratie van snelheid als oorzaak van ongevallen

Na het gebeuren van een ongeval resten op de plaats ervan alleen de gevolgen: slachtoffers, materiële schade; voorts de stille getuigen en eventueel de lijfelijke getuigen. Verder is er niets waarop een oordeel kan worden gebaseerd over het ontstaan, de verdere toedracht en de afloop van het ongeval. Met die situatie wordt de politie, doorgaans als één van de eerste hulpverleners bij een ongeval betrokken, geconfronteerd.

Uit interviews die met politiefunctionarissen uit de regio's rondom Den Haag zijn gehouden is een beeld ontstaan hoe de politie met dit gegeven omgaat. Hoewel onvolledig en mogelijk beïnvloed door de regionalisatie, waarbij deskundigheden binnen de politie zijn verspreid, is dit beeld niet verrassend en stemt overeen met de bevindingen uit de hiervoor behandelde ongevallenregistratie.

Het te schetsen beeld is als volgt. Als na een ongeval de hulp van de politie wordt ingeroepen berust het eerste oordeel over de aangetroffen

situatie bij de uitgezonden surveillant. Op grond van de aangetroffen situatie zal hij, mede afhankelijk van de eigen deskundigheid, besluiten tot eigen actie of daarbij ondersteuning vragen. Deze keuze wordt mede bepaald door de ernst van het ongeval of gebrek aan voldoende gegevens die kunnen dienen voor het vaststellen van de oorzaak en/of schuldvraag.

*(Terzijde, maar niet onbelangrijk, wordt hier vermeld dat binnen de politie-organisatie op dit moment veel aandacht besteed wordt aan opleidingen die verband met deze materie).*

Uit de gesprekken met politiefunctionarissen is gebleken dat de schuldvraag in de meeste gevallen kan worden opgehangen aan een duidelijke overtreding van één van de artikelen van de Wegenverkeerswet of het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Zo zal bijvoorbeeld bij een duidelijk geval van het niet verlenen van voorrang eerder dat feit in het proces verbaal worden opgenomen dan overtreding van de geldende snelheidslimiet. In zo'n geval wordt mede in de wetenschap dat een andere 'intuïtief' aangevoelde oorzaak (bijv. snelheid) lastig aantoonbaar zal zijn deze buiten beschouwing gelaten, tenzij er redenen zijn die anders doen besluiten en die dan voortkomen uit ernstige twijfel gerelateerd aan de ernst van het ongeval of de grootte van de schade.

Uit het bovenstaande kan worden verklaard dat slechts aan een klein deel van de ongevallen die in de registratie worden opgenomen de hoofdtoedracht te snel rijden is toegekend.

Het geeft ook aan dat het op het op voorhand weinig zin heeft om onderscheid te maken naar verschillende snelheidslimieten.

### 6.3. De reconstructie van snelheden

Het vaststellen van de snelheid waarmee kort voor het ongeval werd gereden is binnen bepaalde waarschijnlijkheidsgrenzen alleen mogelijk met technische reconstructie of met behulp van het uitlezen van de tachograafschijf.

Bij de rekenkundige reconstructie wordt door interpretatie aan de hand van sporen op de plaats van het ongeval en aan de hand van sporen aan bij het ongeval betrokken personen en voertuigen een indruk verkregen van de toedracht van het ongeval. Daarvoor is deskundigheid nodig om de juiste sporen op de juiste wijze te verzamelen. Vaak moet ook nog aanvullend onderzoek op de plaats van het ongeval worden uitgevoerd en soms is het ook noodzakelijk om de bij het ongeval betrokken voertuigen nader te onderzoeken (Makkinga & Bothof, 1993).

Bij het uitlezen van tachograafschijven is de vraagstelling doorgaans toegespitst op het vaststellen van de gereden snelheid kort voor het ongeval, van de snelheid op het botsingstijdstip en op de opgetreden vertraging. Ook hier betreft het altijd de beantwoording van vragen in verband met de reconstructie van ernstige verkeersongevallen. De tachograaf kent verder de beperking dat hij alleen in vrachtauto's wordt toegepast.

Beide mogelijkheden zijn arbeidsintensief en worden door het Gerechtelijk Laboratorium slechts in een beperkt aantal gevallen (enkele honderden) per jaar gehanteerd en dan vooral bij de ernstige ongevallen, meestal met zwaar lichamelijk letsel of dodelijke afloop. In alle gevallen gaat het dan om die zaken waarin aan de hand van getuigenverklaringen of eigen onderzoek door de politie de toedracht van het ongeval en de strafrechtelijke aansprakelijkheid van de betrokken bestuurders onvoldoende duidelijk is vast te stellen zonder nader technisch onderzoek.

#### 6.4. 'On time'-registratie van rijsnelheid

Het achteraf vaststellen van de gereden snelheid bij een ongeval is een gecompliceerde aangelegenheid, die alleen door reconstructie kan plaatsvinden. Deze reconstructie vereist een grote mate van deskundigheid, is arbeidsintensief en wordt om die redenen maar in een beperkt aantal gevallen toegepast. Los van de juridische implicaties lijkt snelheidsreconstructie dus niet een praktische algemeen hanteerbare en dus niet voor de hand liggende methode om deze te koppelen aan een snelheidsclausule in de polisvoorwaarden van automobielverzekeringen.

Ervan uitgaande dat een snelheidsclausule is bedoeld als een eenvoudig instrument om bepaalde gedragingen te sanctioneren zou men in zo'n situatie in ieder geval willen beschikken over een meer directe methode die objectief uitsluitsel geeft over de omstandigheden die tijdens een ongeval hebben gegolden. De mogelijkheden daartoe zijn gelegen in de toepassing van mechanische en elektronische hulpmiddelen zoals de tachograaf en de zogenaamde black box.

De tachograaf heeft, hoewel er een wettelijke basis voor bestaat, het nadeel dat hij alleen in vrachtauto's wordt toegepast. Daarmee wordt de werkingssfeer van een eventuele snelheidsclausule sterk beperkt. De mogelijkheden van een tachograaf zijn echter wel zodanig dat de geregistreerde informatie een rol kan spelen bij de bewijsvoering, hoewel dit op dit moment en in dit kader maar beperkt gebeurt. De oude generatie tachografen kenmerkte zich bovendien door een grote mate van fraudegevoeligheid.

Meer kan worden verwacht van de black box, die zowel voor vrachtauto's als voor personenauto's toepasbaar is. Deze black box kent naast verschillende uitvoeringsvormen twee verschijningsvormen: de ongevallenreconstructierecorder en de journey data recorder of triprecorder.

De ongevallenreconstructierecorder registreert continu, in al of niet geaggregeerde vorm, bepaalde kenmerken van het gedrag van het voertuig. Hiertoe (kunnen) behoren snelheid, versnelling en vertraging, richtingoriëntatie en het al of niet in werking stellen of gesteld zijn van bedieningsorganen zoals remmen, richtingaanwijzers, verlichting enz. De geregistreerde gegevens worden echter niet over de gehele meetperiode of rit duur bewaard. Opslag van gegevens vindt slechts plaats indien een bepaalde vertraging wordt geconstateerd die mogelijk de inleiding kan zijn voor het optreden van een ongeval. Binnen een van het type afhankelijke tijdsduur worden dan de geregistreerde gegevens voor en na het optreden van de vertraging opgeslagen, vaak nog met een mogelijkheid dat ook de gegevens van een secundaire gebeurtenis (bijv. bij een kettingbotsing) worden geregistreerd.

De triprecorder kan in principe minimaal dezelfde gegevens registreren als de ongevallenreconstructierecorder, maar doet in de praktijk (in al of niet geaggregeerde vorm) meer. Op basis van continue registratie wordt inzicht verkregen in gereden snelheden, brandstofverbruik, rijtijden, rusttijden, oponthoud, laad- en lostijden, enz.

Door deze eigenschappen wordt van dit type recorder om begrijpelijke redenen reeds veelvuldig gebruik gemaakt als 'managerial tool' en dan vooral in het (beroeps)goederenvervoer.



Voor beide typen recorders geldt dat op enig moment de opgeslagen informatie toegankelijk moet worden gemaakt en moet worden geïnterpreteerd. Vaak gebeurt dit door de gebruikers zelf die daarvoor over speciale bijgeleverde software beschikken, soms moet een beroep worden gedaan op een daartoe gespecialiseerd bedrijf tegen betaling van de kosten. Belangrijk detail is dat de meeste recorders zijn uitgerust met een zgn. wisknop, waarmee in gevallen van twijfel de opgeslagen informatie kan worden vernietigd en dus geen uitsluitel kan geven over de omstandigheden tijdens bijvoorbeeld een ongeval.

In relatie tot het praktisch hanteren van een snelheidsclausule bieden de besproken recorders in beginsel goede mogelijkheden tot het nauwkeurig vaststellen van relevante gegevens (waaronder snelheidsgegevens) rond het optreden van een ongeval.

Voordat echter kan worden gedacht aan een algemeen gebruik van een dergelijk hulpmiddel moet nog een aantal belangrijke zaken onder ogen worden gezien.

Vooraf vanuit het buitenland zijn signalen afkomstig dat vakorganisaties problemen hebben met of zich verzetten tegen de plaatsing en het gebruik van black boxes. Uiteraard richt zich die oppositie voornamelijk tegen het bedrijfsmatig gebruik ervan, waarbij de bescherming van de werknemer en zijn privacy als uitgangspunt geldt. Binnen deze beperkte inventarisatie is kennis genomen van het standpunt van de Afdeling Voorlichting van de Vervoersbond FNV. Daaruit blijkt dat de installatie van de black box reeds onderwerp van bespreking is geweest bij CAO-onderhandelingen met als resultaat dat althans voor deze bond de bescherming van de chauffeur zwaarder weegt dan een eventuele aantasting van de privacy. Zoals eerder gesteld wordt de black box op dit moment voornamelijk binnen de bedrijfsmatige sfeer en op basis van vrijwilligheid gebruikt. Binnen deze sector zou kunnen worden overwogen de toegepaste tachograaf te vervangen door de black box.

Daarmee verandert er evenwel weinig aan de nu bestaande situatie, zij het dat de black box meer informatie en ook minder fraudegevoelige informatie kan leveren. Het werkingsgebied betreft evenwel een bepaalde sector en is derhalve beperkt. Een groter werkingsgebied zou zich moeten uitstrekken tot de veel grotere, al of niet bedrijfsmatig gebruikte, groep personenauto's.

Het volstaat dan niet meer om in relatie tot een snelheidsclausule de apparatuur te laten inbouwen op basis van vrijwilligheid, zeker niet als men bedenkt dat in gevallen van twijfel over de eigen schuld de opgeslagen informatie kan worden gewist. Justitie kan zich wel zonder medewerking van de bestuurder toegang tot de data verschaffen maar moet daarvoor beslagleggen op het voertuig of de box.

Alleen een wettelijke regeling kan hierin verbetering brengen.

## 7. Alternatieven

De snelheidsclausule is een middel om het snelheidsgedrag van bestuurders te beïnvloeden. De achterliggende gedachte daarbij is dat mensen zich bij de keuze uit hun gedragsalternatieven mede laten leiden door de financiële consequenties van elk alternatief. In het geval van de clausule wordt deze negatieve consequentie niet direct verbonden aan een ongewenst gedragsalternatief, maar aan iets wat het gevolg daarvan is, namelijk een ongeval.

Bij het zoeken naar alternatieven is het in dit geval minder zinvol om allerlei mogelijkheden van snelheidsbeïnvloeding te inventariseren. We hebben ons beperkt tot de vraag of met een andere aanwending van dezelfde instrumenten het doel snelheidsbeïnvloeding beter of efficiënter gerealiseerd kan worden.

De instrumenten waarvoor aan een andere aanwending kan worden gedacht, zijn:

- bepalingen in polisvoorwaarden van verzekeraars;
- installatie van 'black boxen' in voertuigen;
- politie-capaciteit.

Deze instrumenten zouden, apart of soms in combinatie, ook anders en vermoedelijk effectiever en/of efficiënter ingezet kunnen worden om het snelheidsgedrag te beïnvloeden, en wel als volgt:

### *Snelheids'beloften' in ruil voor premiereductie*

Verzekeraars kunnen aan hun verzekeringsnemers een lagere premie aanbieden in ruil voor de toezegging dat zij zich altijd aan de snelheidslimieten zullen houden; deze regeling vertoont gelijkenis met de lagere premie die sommige verzekeraars aan geheelonthouders aanbieden.

Dit premievoordeel, eventueel verhoogd met een strafopslag, verspeelt men indien men betrapt wordt op overschrijding van een snelheidslimiet. Om extra controle hiervan mogelijk te maken, valt te overwegen om daarnaast de belofte te koppelen aan de verplichting tot het installeren van een black box in het voertuig. Men verspeelt zijn premievoordeel ook als bij controle de gegevens gewist blijken te zijn.

In de literatuur wordt ook nog de suggestie gevonden om te snel rijden op een andere wijze via de verzekeringspremie tot andere proporties terug te brengen (Huls e.a., 1991). Door de politie geconstateerde snelheidsovertredingen worden ter kennis gebracht van de verzekeraar, die dat gedrag via een bonus/malus-systeem tot uitdrukking laat komen in de te betalen premie. Het is voorstelbaar dat een dergelijk systeem afzonderlijk kan functioneren, maar wellicht is het beter te zoeken naar een combinatie met het hierboven beschreven alternatief.

### *Installatie van black boxen*

Ook los van de relatie met de snelheidsclausule lijken er vanuit veiligheidsoogpunt meer voordelen verbonden te zijn aan de installatie van een black box in voertuigen. Hoewel het wetenschappelijk bewijs hiervoor nog niet onomstotelijk is geleverd zou het inbouwen van ongevalreconstruictierecorders in een bepaald geval in Duitsland tot 30% minder ongevallen

hebben geleid. De theorie achter de eventuele werking berust op de veronderstelling dat wanneer een weggebruiker zich bekeken weet in zijn gedragingen, hij eerder geneigd is die gedragingen aan te passen. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat de door de black box geregistreerde gegevens in voorkomende gevallen worden teruggekoppeld naar de chauffeur om die met de uitkomsten van zijn ongewenste gedrag te confronteren. Niet zozeer de aanwezigheid van de black box als wel de terugkoppeling is cruciaal in dit opzicht.

Het vertrouwen dat het mechanisme werkzaam is heeft er onder andere toe geleid dat een Britse verzekeringsmaatschappij bedrijven kortingen tot 15% op de verzekeringspremie aanbiedt als die bedrijven hun voertuigen vrijwillig voorzien van een bepaalde triprecorder. Op dit moment is in opdracht van de Commissie van de Europese Unie onderzoek gaande waarin de werking van de black box in bovengenoemde zin nader wordt onderzocht.

#### *Frequenter en anders georganiseerd politietoezicht*

Het inzicht is groeiende dat door intelligent gebruik van geautomatiseerde snelheidsmeetapparatuur bij politietoezicht het snelheidsgedrag effectief beïnvloed kan worden.

Met een klein deel van de capaciteit die nodig is om bij alle ongevallen de snelheid achteraf vast te stellen middels ongevallenreconstructie kan dit verbeterde toezicht worden uitgevoerd, met waarschijnlijk een aanzienlijk groter effect op de veiligheid. Dit laat zich overigens ook combineren met het eerste alternatief.

## 8. Conclusies

- Als een snelheidsclausule in de polisvoorwaarden moet worden gehanteerd is vaststelling van de gereden snelheid noodzakelijk.
- Technisch is het mogelijk om - binnen waarschijnlijkheidsgrenzen - de snelheid die kort voor het ongeval werd gereden achteraf vast te stellen.
- Ongevallenreconstructie is arbeidsintensief en vereist een grote mate van kennis en deskundigheid die doorgaans niet direct beschikbaar is.
- Reconstructie van ongevallen brengt een grote werklast voor de politie met zich mee en daarom vindt dit doorgaans alleen plaats bij ernstige ongevallen; toepassing op grote schaal stuit op capaciteitsproblemen; voor een algemene toepassing van een snelheidsclausule lijkt reconstructie daarom ongeschikt.
- Een meer objectieve en efficiënte vaststelling van de snelheid kan met behulp van mechanische of elektronische hulpmiddelen.
- Voor een algemene toepassing van de snelheidsclausule is dan vereist dat alle voertuigen van dergelijke hulpmiddelen zijn voorzien.
- Een dergelijke grootschalige toepassing wordt niet bereikt op basis van vrijwilligheid, maar vereist een wettelijk kader.
- Ook als de rijsnelheid direct voor het ongeval is vastgesteld en de clausule al tot uitsluiting leidt bij overschrijding van een limietwaarde, moet daarnaast in de praktijk toch nog het causale verband tussen de geconstateerde snelheid en het ontstaan van het ongeval worden bewezen.
- Wanneer de mogelijkheden voor het vaststellen van de rijsnelheid direct voor een ongeval zijn verbeterd, kunnen verzekeraars ook bij de huidige verzekeringsvoorwaarden al regres nemen (bij schade aan derden) of vergoeding weigeren (bij eigen schade van verzekerde) wanneer een causaal verband tussen rijsnelheid en ongeval kan worden bewezen.
- Het is onwaarschijnlijk dat introductie en toepassing van een snelheidsclausule leidt tot een substantiële toename in het gebruik van deze uitsluitingsbepaling door verzekeraars.
- De bekendheid van het publiek met uitsluitingsbepalingen in de polis is betrekkelijk gering. Wil een snelheidsclausule uit oogpunt van bekendheid ermee effect sorteren, dan zal deze bij een groot publiek onder de aandacht moeten worden gebracht.

## Literatuur

*Accident reconstruction. Technology and animation II.* SAE-paper SP-907. February, 1992.

Brown, J.F. & Obenski, K.S. (1990). *Forensic engineering reconstruction of accidents.* Charles C. Thomas, Springfield, Illinois.

Huls, N.J.H.; Stout, H.D. & Vroom, B. de (1991). *Regelgeving en verkeersgedrag.* Working paper 37. Onderzoekscentrum Sturing en Samenleving. Rijksuniversiteit Leiden.

Makkinga, W.J. & Bothof, E.-J.P. (1993). *Het verkeersongevallenonderzoek op het Gerechtelijk Laboratorium.* Gerechtelijk Laboratorium van het Ministerie van Justitie, Rijswijk.

*Motor vehicle accident reconstruction. Review and update.* SAE-paper SP-777. February 1989.

NIPO (1994). *Onderzoek alcohol/snelheidsclausule.* Rapport W-311. NIPO, Amsterdam.

Poté, R. (1988). *Veilig en leefbaar verkeer.* Van droom naar werkelijkheid. Acco, Leuven, Amersfoort.

*Reconstruction of motor vehicle accidents. A technical compendium.* SAE/PT-89/34.

*Reproducibility of accident reconstructions in different laboratories.* Federal Highway Research Institute. U2.3p-kf KOB. November 1980.

*Road accident investigation teams.* Report on case investigations in Finland. Traffic Safety Committee of Insurance Companies (VALT). Helsinki, January 1987.

Twisk, D.A.M. & Mulder, J.A.G. (1992). *Verzekeringsmaatschappijen en verkeersongevallen.* R-92-38. SWOV, Leidschendam.

## Bijlage 1. Overzicht van geraadpleegde instanties

- Politieregio Hollands Midden, Regiobureau, Stafbureau Politiezaken
- Politieregio Hollands Midden, District Rijn en Braassem, Districtsbureau
- Politieregio Hollands Midden, District Leiden-Voorschoten, Districtsbureau
- Ministerie van Binnenlandse Zaken, Directie Politie, Hoofdafdeling veiligheid en juridische zaken
- Gerechtelijk Laboratorium, Afdeling techniek, Vakgroep verkeer
- Vervoersbond FNV, afdeling voorlichting
- Enkele automobielverzekeraars